

ANALISIS YURIDIS KEDUDUKAN OJEK *ONLINE* DALAM HUKUM PERJANJIAN DI INDONESIA



Oleh :

MUH FAIZHOL FADHLUR ROHMAN DJAMALUDDIN

04020220239

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi pada
Program Studi Ilmu Hukum

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA
MAKASSAR
2026**

HALAMAN JUDUL

**ANALISIS YURIDIS KEDUDUKAN OJEK *ONLINE* DALAM
HUKUM PERJANJIAN DI INDONESIA**

SKRIPSI

**Skripsi ini diajukan untuk memenuhi salah satu
persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Hukum pada
Fakultas Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum di
Universitas Muslim Indonesia**

OLEH :

MUH FAIZHOL FADHLUR ROHMAN DJAMALUDDIN

040 2022 0239

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA**

2026

PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa:

Nama Mahasiswa : Muh. Faizhol Fadhlur Rohman Djamaluddin
NIM : 040 2022 0239
Bagian : Hukum Perdata
Judul Skripsi/ Penelitian : Analisis Yuridis Kedudukan Ojek *Online*
dalam Hukum Perjanjian di Indonesia

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi

Dikeluarkan di : Makassar

Pada Tanggal,

An. Dekan

Wakil Dekan I,

Dr. Andika Prawira Buana, SH.,MH.

NIPS: 104151319

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Muh. Faizhol Fadhlur Rohman Djamaluddin

NIM : 04020220239

Program Studi : Ilmu Hukum

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi saya ini benar merupakan hasil karya sendiri, bukan merupakan hasil plagiasi terhadap karya ilmiah orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan dari skripsi ini merupakan hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi karena perbuatan tersebut.

Makassar, 6 April 2026

Yang menyatakan



Muh Faizhol Fadhlur Rohman Djamaluddin

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa hasil penelitian mahasiswa:

Nama Mahasiswa : Muh Faizhol Fadhlur Rohman Djamaluddin
NIM : 04020220239
Bagian : Hukum Perdata
Dasar Penetapan : 0016/H.05/FH-UMI/IX/2025
Judul Skripsi/Penelitian : Analisis Yuridis Kedudukan Ojek Online dalam Hukum Perjanjian Di Indonesia

Telah dipertahankan di hadapan Majelis Ujian Skripsi pada 2026, dan dinyatakan Lulus oleh :

1. Prof. Dr. H. Sufirman Rahman, S.H.,M.H
(Pembimbing Ketua)

(.....)

2. Dr. Salmawati, S.Hi.,M.H.
(Pembimbing Anggota)

(.....)

3. Dr. Jasmaniar, S.H.,M.H.
(Penguji I)

(.....)

4. Hj. Dinaryati Rahim, S.H.,M.H.
(Penguji II)

(.....)



KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji dan syukur kehadiran Allah SWT, karena dengan rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga penyusunan Skripsi ini dengan judul “ Analisis Yuridis Kedudukan Ojek Online dalam Hukum Perjanjian di Indonesia” dapat dirampungkan sesuai dengan waktu yang direncanakan. Tidak lupa penulis kirimkan salawat dan dalam kepada Nabi Muhammad SAW sebagai teladan bagi seluruh umat manusia.

Disadari bahwa skripsi ini kurang sempurna, hal ini disebabkan karena keterbatasan kemampuan yang ada pada penulis. Oleh karena itu, kritik, saran, dan koreksi untuk perbaikan dan penyempurnaannya sangat penulis harapkan.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah penulis menyampaikan rasa terima kasih diiringi do’a kepada Allah SWT, kepada kedua orang tua penulis Ayahanda Djamaluddin Syarief, S.H. dan ALMH Ibunda Asiah yang telah mendidik, membesarkan dan membimbing serta doa yang tulus. Selanjutnya diucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Hambali Thalib, S.H., M.H., selaku Rektor Universitas Muslim Indonesia;
2. Bapak Prof. Dr. Muhammad Rinaldy Bima, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia;
3. Ibu Dr. Anggreany Arief, S.H., M.H., selaku Ketua Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia; yang telah memberikan izin, kesempatan dan fasilitas kepada Penulis selama mengikuti pendidikan Program Sarjana;
4. Bapak Prof. Dr. H. Sufirman Rahman, S.H., M.H., dan Ibu Dr. Salmawati, S.H., M.H., selaku Ketua dan Anggota Pembimbing yang memberikan bimbingan, dengan penuh keseriusan, kecermatan, dan

kebijakan dalam memberi petunjuk-petunjuk perihal prinsip penulisan karya ilmiah kepada penulis;

5. Ibu Dr. Jasmaniar, S.H., M.H., dan Ibu Hj. Dinaryati Rahim, SH., MH., selaku penilai yang memberikan masukan dan saran pada ujian Seminar Proposal sampai Ujian Skripsi
6. Kepada sahabat-sahabat Kuliah Kerja Profesi Hukum di Pengadilan Negeri Sungguminasa yang telah kebersamai selama mengerjakan skripsi ini dan terima kasih atas dukungan dan pengalaman yang luar biasa selama ini.

Akhirnya Penulis berharap semoga dengan hadirnya Skripsi Ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu dan teknologi. Semoga Allah SWT, senantiasa memberkati dan merahmati segala aktivitas keseharian sebagai suatu ibadah disisi-Nya. Amin.

Makassar, 6 APRIL 2026



Muh. Faizhol Fadhlur Rohman
Djamaluddin

ABSTRAK

Muh. Faizhol Fadhlur Rohman Djamaluddin. 04020220239.
Dengan judul “**Analisis Yuridis Kedudukan Ojek Online dalam Hukum Perjanjian Di Indonesia**”, Di bawah bimbingan **H. Sufirman Rahman** sebagai Ketua Pembimbing dan **Salmawati** sebagai Anggota Pembimbing.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kedudukan hukum ojek online dalam perspektif hukum perjanjian di Indonesia dan mengkaji perlindungan hukum bagi konsumen jika terjadi kerugian. Keberadaan ojek online menimbulkan persoalan hukum karena belum sepenuhnya terakomodasi dalam sistem hukum Indonesia, khususnya terkait hubungan hukum antara pengemudi, perusahaan aplikasi, dan konsumen.

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan. Bahan hukum yang digunakan meliputi bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan, bahan hukum sekunder berupa literatur dan jurnal ilmiah, serta bahan hukum tersier. Analisis ini dilakukan secara deskriptif-kualitatif untuk menguraikan dan menafsirkan ketentuan hukum yang berlaku.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kedudukan hukum ojek online terbentuk melalui hubungan hukum tripartit yang melahirkan dua bentuk perjanjian, yaitu perjanjian kemitraan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi serta perjanjian pengangkutan antara pengemudi dan konsumen. Kedua perjanjian tersebut sah secara hukum karena memenuhi syarat dan diakui sebagai kontrak elektronik. Perlindungan hukum bagi konsumen telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, namun masih terdapat hambatan berupa ketidakjelasan tanggung jawab, kontrak baku yang merugikan, kesulitan pembuktian, dan tidak adanya jaminan kualitas layanan yang konsisten.

Penelitian ini merekomendasikan perlunya penyusunan regulasi khusus yang komprehensif mengenai transportasi berbasis aplikasi untuk memberikan kepastian hukum bagi semua pihak, penyempurnaan mekanisme perlindungan konsumen dengan memperjelas pembagian tanggung jawab antara pengemudi dan perusahaan aplikasi, serta peningkatan kesadaran hukum bagi konsumen dan pengemudi. Penelitian lanjutan dengan pendekatan empiris diperlukan untuk mengkaji efektivitas implementasi perlindungan hukum dalam praktik serta dampak sosial-ekonomi dari regulasi ojek online terhadap kesejahteraan pengemudi dan kepuasan konsumen

Kata Kunci : Ojek Online, Hukum Perjanjian, Perlindungan Konsumen, Kontrak baku, Hubungan Hukum Tripartit

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
PERSETUJUAN SKRIPSI	iii
PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI	iv
PENGESAHAN SKRIPSI	v
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	vii
KATA PENGANTAR	viii
ABSTRAK	x
DAFTAR ISI	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	10
D. Kegunaan Penelitian	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	12
A. Konsep Hukum Perjanjian	12
1. Definisi Hukum Perjanjian	12
2. Jenis-jenis perjanjian	15
3. Asas-asas Hukum Perjanjian	16
4. Syarat Sahnya Perjanjian	18
B. Ojek <i>Online</i> dalam hukum perjanjian	20
1. Definisi Ojek <i>Online</i>	20
2. Hubungan Hukum Pengemudi, Perusahaan Aplikasi, dan Penumpang	22
3. Hubungan Hukum Perjanjian Ojek <i>Online</i> dan Perusahaan Ojek <i>Online</i>	22
4. Hubungan Hukum antara Ojek <i>Online</i> dan konsumen	26

BAB III METODE PENELITIAN	31
A. Tipe Penelitian	31
B. Pendekatan Penelitian	31
C. Jenis dan Sumber Bahan Hukum	33
D. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum	34
E. Analisis Bahan Hukum	34
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	35
A. Kedudukan Hukum Ojek Online dalam Perspektif Hukum Perjanjian di Indonesia	35
1. Karakteristik Perjanjian Dalam Layanan Ojek Online	35
2. Perjanjian Kemitraan antara Pengemudi dan Perusahaan Aplikasi	36
3. Perjanjian antara pengemudi dan konsumen	38
4. Posisi Perusahaan Aplikasi dalam Struktur Perjanjian	39
5. Kesesuaian dengan Asas-asas Hukum Perjanjian	40
6. Kedudukan Ojek <i>Online</i> dalam Tipologi Perjanjian	43
B. Perlindungan Hukum bagi Konsumen Jika Terjadi Kerugian	45
1. Landasan Perlindungan Konsumen dalam Layanan Ojek Online	45
2. Bentuk-bentuk Kerugian yang Dapat Dialami Konsumen	47
3. Tanggung Jawab Hukum Para Pihak	48
4. Mekanisme Ganti Rugi	51
5. Hambatan dalam Perlindungan Konsumen	54
BAB V PENUTUP	59
A. Kesimpulan	59
B. Saran	60
DAFTAR PUSTAKA	62

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan salah satu sektor vital dalam menunjang mobilitas masyarakat pada zaman modern ini. Keberadaan moda transportasi yang cepat, efisien, dan terjangkau sangat berperan dalam mendukung aktivitas ekonomi, sosial, hingga budaya. Dalam konteks pembangunan nasional, transportasi bahkan sering disebut sebagai “urat nadi” perekonomian karena fungsinya menghubungkan pusat-pusat kegiatan masyarakat.¹ Oleh karena itu, sistem transportasi publik yang efektif menjadi salah satu indikator penting dalam mewujudkan kesejahteraan rakyat.

Perkembangan teknologi digital melalui platform seperti Gojek dan Grab telah merevolusi lanskap transportasi publik di Indonesia dengan mengubah ojek dari moda transportasi informal menjadi layanan yang terorganisasi dan masif. Sebelumnya, ojek beroperasi secara tradisional dan tidak terstruktur, namun dengan hadirnya aplikasi berbasis teknologi, pengguna kini dapat dengan mudah memesan ojek melalui smartphone, mendapatkan estimasi tarif transparan, serta menikmati layanan yang lebih cepat dan aman.

¹ Nugroho, S. S., & Haq, H. S. (2019). *Hukum Pengangkutan Indonesia*. Pustaka Iltizam

Transformasi ini membawa kemudahan akses bagi jutaan masyarakat, terutama di kota-kota besar, karena layanan ojek *online* menyediakan solusi mobilitas yang efisien, fleksibel, dan terjangkau. Selain itu, platform seperti Grab dan Gojek juga mengintegrasikan berbagai layanan lain seperti pengantaran makanan, pembayaran digital, dan logistik, menjadikan mereka super app yang memudahkan kehidupan sehari-hari pengguna.

Fenomena ini mencerminkan perubahan sosial dan ekonomi yang sangat cepat dimana teknologi digital tidak hanya mengubah pola konsumsi, tetapi juga struktur pasar dan hubungan hukum antara penyedia layanan, konsumen, dan pemerintah. Namun demikian, perkembangan pesat ojek *online* mulai menimbulkan berbagai permasalahan hukum. Ojek *online* ini beroperasi dalam ruang hukum yang belum sepenuhnya jelas dan teratur.

Dalam Al-Quran sudah disebutkan terkait pengangkutan terutama dalam Surah Yasin ayat 41-42

Allah Subhanahu wa Ta'ala berfirman:

وَآيَةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلِّ الْمَشْحُونِ ٤١

Terjemahan:

“Suatu tanda (kebesaran Allah) bagi mereka adalah bahwa Kami mengangkut keturunan mereka dalam kapal yang penuh muatan.”
Yāsīn [36]:41

وَخَلَقْنَا لَهُمْ مِنْ مِثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ ٤٢

Terjemahan:

“(Begitu juga) Kami menciptakan untuk mereka dari jenis itu angkutan (lain) yang mereka kendarai.” Yāsīn [36]:42

Oleh karena itulah, keberadaan dan ketersediaan pelayanan jasa angkutan umum yang memadai ini menjadi persoalan penting yang perlu diberi perhatian. Kebutuhan dan tuntutan masyarakat terhadap angkutan umum baik di kota besar ataupun kota kecil inilah yang akhirnya menjadi satu dari beberapa faktor munculnya kendaraan-kendaraan angkutan umum yang informal yang bersifat alternatif. Namun di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi kendaraan umum yaitu mengangkut orang dan/atau barang dan memungut biaya yang disepakati, akan tetapi sepeda motor di Indonesia termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi bukan kendaraan umum.

Kendaraan sepeda motor mampu menyediakan suatu layanan yang sangat baik dan diminati dari kendaraan umum lainnya, bahkan kendaraan sepeda motor dapat menempuh jarak waktu yang sangat cepat, lincah dan efisien dalam menghindari kemacetan yang ada di jalan, sehingga masyarakat lebih menyukai menggunakan sepeda motor karena lebih efisien dan lebih terjangkau.

Masalah kemudian timbul ketika terjadi berbagai bentuk perselisihan antara pengemudi ojek online dengan perusahaan aplikasi, seperti pemutusan kemitraan secara sepihak tanpa melalui mekanisme penyelesaian sengketa yang jelas, ketidakjelasan pembagian tanggung jawab atas risiko kecelakaan di jalan, serta tidak adanya jaminan sosial, perlindungan kesehatan, dan keselamatan kerja bagi para pengemudi.

Dalam banyak kasus, pengemudi ojek online berada pada posisi yang lemah secara hukum dan ekonomi, karena isi perjanjian kemitraan umumnya disusun secara sepihak oleh perusahaan aplikasi tanpa ruang negoisasi yang seimbang. Hal ini mengakibatkan prinsip kebebasan berkontrak yang diatur dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPdata cenderung tidak berjalan secara ideal, sebab kebebasan yang dimaksud menjadi semu ketika salah satu pihak memiliki posisi tawar yang jauh lebih rendah.²

Secara normatif, regulasi transportasi di Indonesia saat ini belum sepenuhnya mampu mengakomodasi keberadaa ojek *online*. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya mengatur angkutan umum secara umum, tanpa menyebutkan moda berbasis aplikasi secara eksplisit. Demikian pula, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2013 jo. UU Nomor 6 Tahun 2023 tentang Ketenagakerjaan menempatkan hubungan kerja dalam kerangka perjanjian kerja antara pekerja dan pemberi kerja, sehingga tidak dapat secara langsung diterapkan pada pola kemitraan yang dianut perusahaan ojek *online*.

Kesenjangan inilah yang menimbulkan berbagai persoalan hukum. Dalam praktik, perusahaan aplikasi seringkali menempatkan diri hanya sebagai perantara digital, sementara beban tanggung jawab hukum ditimpakan kepada pengemudi. Akibatnya, muncul ketidakpastian

² Subekti, R. (2002). *Hukum Perjanjian*. Intermasa.

hukum terkait perlindungan bagi penumpang dan pengemudi apabila terjadi kecelakaan atau sengketa. Padahal prinsip dasar dalam hukum pengangkutan menghendaki adanya jaminan keselamatan dan perlindungan bagi pihak yang menggunakan jasa transportasi

Selain itu, ojek *online* memiliki hubungan kerja yang menyerupai pekerja dengan pemberi kerja, karena mereka tunduk pada aturan perusahaan aplikasi, mulai dari sistem kerja, sanksi, hingga pembagian tarif. Akan tetapi, mereka dikategorikan sebagai “mitra” dalam perjanjian kemitraan, sehingga tidak memperoleh perlindungan hukum sebagaimana diatur dalam UU Ketenagakerjaan. Hal ini berimplikasi pada tidak terpenuhinya hak-hak dasar pekerja, termasuk jaminan sosial dan perlindungan keselamatan kerja.

Melihat keberadaan hukum dalam merespons perkembangan teknologi menjadi dasar bahwa hukum tidak dipandang statis, melainkan harus dinamis dan mampu menyesuaikan dengan perubahan zaman atau perkembangan teknologi dan kebutuhan masyarakat. dalam konteks ojek *online*, perkembangan teknologi digital telah melahirkan bentuk perjanjian baru yang tidak sepenuhnya sejalan dengan hukum perdata Indonesia.

Perjanjian antara pengemudi ojek online dengan perusahaan penyedia aplikasi pada dasarnya dikategorikan sebagai perjanjian kemitraan atau perjanjian kerja sama yang diatur melalui sistem digital. Namun, secara substansial perjanjian tersebut memiliki

karakteristik yang unik dan kompleks, karena tidak hanya mengandung unsur hubungan keperdataan biasa, tetapi juga melibatkan pengendalian algoritma dan ketergantungan ekonomi yang tinggi dari pihak pengemudi terhadap perusahaan aplikasi.³

Dalam hukum perjanjian, fenomena ini menunjukkan bahwa dalam hukum perjanjian sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) perlu ditafsirkan kembali agar relevan dengan praktik perjanjian modern berbasis teknologi.

Keberadaan ojek *online* ini menimbulkan konflik mendalam dengan regulasi pengangkutan konvensional yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Undang-undang tersebut lebih berfokus pada angkutan jalan tradisional, seperti ojek pangkalan, taksi, dan angkutan umum lainnya, yang mengharuskan pemenuhan persyaratan izin resmi, pengaturan tarif tetap, serta standar operasional yang ketat. Sebaliknya, ojek *online* sering kali beroperasi di luar kerangka regulasi ini karena sifatnya yang berbasis aplikasi, yang menyebabkan ketidakpastian hukum dan persaingan tidak sehat dengan pelaku usaha konvensional.

Prinsip-prinsip seperti kebebasan berkontrak, itikad baik, keseimbangan, dan keadilan harus diterapkan secara kontekstual terhadap bentuk perjanjian digital ini, di mana salah satu pihak

³ Cahyono, A., Kusuma, I. F., & Kusumo, H. H. (2024). *Hubungan Hukum Kemitraan antara Driver Online dengan Penyedia Layanan. Perspektif Hukum*, 317–331.

memiliki dominasi ekonomi dan teknologi yang sangat besar dibandingkan dengan pihak lainnya.

Dalam praktiknya, objek perjanjian antara pengemudi dan konsumen adalah jasa pengantaran orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan imbalan sejumlah uang (tarif) yang telah ditentukan oleh sistem aplikasi. Hak dan kewajiban kedua belah pihak pun muncul secara otomatis setelah transaksi dikonfirmasi. Pengemudi berkewajiban untuk mengantarkan konsumen ke tujuan dengan aman dan tepat waktu, sedangkan konsumen berkewajiban untuk membayar biaya perjalanan sesuai tarif yang tertera dalam aplikasi.

Perjanjian antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi dan antara pengemudi dengan konsumen pada dasarnya dilakukan secara elektronik (*electronic contract*) melalui sistem aplikasi digital. Meskipun demikian, masih terdapat perdebatan mengenai keabsahan dan kekuatan mengikat perjanjian tersebut, serta tanggung jawab hukum apabila terjadi wanprestasi atau kerugian selama pelaksanaan jasa transportasi. Kondisi ini menunjukkan adanya kekosongan hukum dan ketidakpastian norma dalam sistem hukum Indonesia.

Ada beberapa penelitian yang sudah membahas terkait aspek hukum transportasi ojek *online*, mulai dari aspek perlindungan konsumen, wanprestasi transaksi elektronik, perlindungan hukum pengemudi ojek *online* atau mengidentifikasi kekosongan hukum.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Adwi Mulianingtyas dalam "Perlindungan Hukum Penumpang Ojek *Online* Dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999" menekankan bahwa perlindungan konsumen belum memadai karena perusahaan aplikasi hanya dianggap sebagai penyedia platform, bukan pihak yang bertanggung jawab.⁴

Meskipun telah banyak kajian yang membahas mengenai ojek *online*, sebagian besar penelitian masih berfokus pada aspek perlindungan konsumen, hubungan kerja antara pengemudi dan perusahaan aplikasi, maupun perdebatan status ojek *online* dalam hukum ketenagakerjaan. Namun, penelitian yang fokus menelaah kedudukan ojek *online* dalam perspektif hukum perjanjian masih sangat terbatas. Padahal dalam hukum perdata

Terdapat kesenjangan dalam penelitian-penelitian sebelumnya, hal ini menunjukkan bahwa masih terdapat hal yang perlu diteliti lebih dalam terkait hukum perjanjian di Indonesia dapat mengakomodasi keberadaan ojek *online*, serta bagaimana kontradiksi antara aturan hukum positif dan praktiknya dalam masyarakat dapat dijembatani. Penelitian sebelumnya belum banyak yang menyoroti hubungan hukum antara pengemudi dan konsumen, padahal hubungan tersebut juga menciptakan hak dan kewajiban kontraktual yang penting,

⁴ Mulianingtyas, A. (2022). *Perlindungan Hukum Penumpang Ojek Online Dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999*. *Jurnal Ilmu Hukum*.

misalnya tanggung jawab jika terjadi keterlambatan, pembatalan sepihak, atau kerugian selama perjalanan.

Terlihat bahwa mayoritas fokus penelitian masih berkisar pada status hubungan hukum antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi, apakah tergolong sebagai hubungan kerja atau hubungan kemitraan, serta persoalan perlindungan hukum terhadap pengemudi. Akan tetapi, masih terdapat kesenjangan penelitian yang cukup signifikan, sebagian besar penelitian belum secara mendalam mengkaji aspek hukum perjanjian yang terbentuk antara ketiga pihak yaitu pengemudi, perusahaan aplikasi, dan konsumen, serta bagaimana hubungan hukum tersebut terbentuk berdasarkan asas-asas hukum perdata seperti kebebasan berkontrak, itikad baik, keseimbangan, dan keadilan sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 dan Pasal 1338 KUHPerdata.

Dengan demikian, penelitian ini menjadi penting untuk melakukan kajian hukum terhadap kedudukan ojek online dalam perspektif hukum perjanjian di Indonesia, dengan menelaah bagaimana perjanjian antara pengemudi, perusahaan aplikasi, dan konsumen dikonstruksikan menurut asas-asas hukum perdata. Analisis ini diharapkan dapat memberikan kejelasan mengenai bentuk hubungan hukum yang tepat sekaligus menjadi dasar dalam merumuskan perlindungan hukum yang seimbang bagi seluruh pihak yang terlibat.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah kedudukan hukum ojek *online* dalam perspektif hukum perjanjian di Indonesia?
2. Bagaimanakah perlindungan hukum bagi konsumen jasa ojek *online* jika terjadi kerugian?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis kedudukan hukum ojek *online* dalam perspektif hukum perjanjian di Indonesia.
2. Untuk Menganalisis perlindungan hukum bagi konsumen jasa ojek *online* jika terjadi kerugian

D. Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan teoritis

Penelitian ini dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam hukum perdata dan dengan menghadirkan kajian mengenai kedudukan hukum ojek *online* yang masih menimbulkan perdebatan, selain itu dapat menjadi literatur akademik yang menambah pengetahuan dalam konteks layanan berbasis teknologi

2. Kegunaan Praktis

- a. Bagi pemerintah dan pembuat kebijakan: memberikan dasar rekomendasi untuk merevisi atau menyempurnakan regulasi agar lebih adaptif terhadap perkembangan teknologi digital.

- b. Bagi konsumen: meningkatkan kesadaran hukum tentang hak-hak mereka, seperti hak atas ganti rugi jika mengalami kerugian.
- c. Bagi penyedia layanan ojek *online*: menyediakan kerangka yuridis untuk mengoptimalkan operasional, seperti menyusun kontrak standar yang jelas tentang tanggung jawab atas kerugian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Hukum Perjanjian

1. Definisi Hukum Perjanjian

Hukum perjanjian merupakan bagian dari hukum perdata yang mengatur mengenai hubungan hukum antara dua pihak atau lebih yang saling mengikatkan diri untuk menimbulkan akibat hukum tertentu.⁵ Pasal 1313 KUHPerdata menyebutkan perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

Sedangkan menurut beberapa ahli, definisi perjanjian adalah sebagai berikut:

- a. Menurut Subekti perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seseorang berjanji pada seseorang lain atau di mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal.⁶
- b. Menurut KRTM Tirtodiningrat, perjanjian adalah suatu perbuatan hukum berdasarkan kata sepakat di antara dua orang atau lebih untuk menimbulkan akibat-akibat hukum yang dapat dilaksanakan oleh undang-undang.

⁵ Salim, H. S. (2014). *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*. Sinar Grafika.

⁶ Subekti, R. (2002). *Hukum Perjanjian*. Intermasa.

c. Menurut Prof. Dr. Sudikno Mertokusumo, perjanjian adalah suatu hubungan hukum yang timbul dari kata sepakat antara dua pihak atau lebih untuk menimbulkan akibat hukum.⁷

Berdasarkan pada beberapa pengertian perjanjian di atas, maka dapat diketahui bahwa di dalam suatu perjanjian minimal harus terdapat dua pihak, di mana kedua belah pihak saling bersepakat untuk menimbulkan suatu akibat hukum tertentu. Perjanjian juga bersifat mengikat sebagaimana diatur dalam pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata yang menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya, pasal ini menunjukkan bahwa perjanjian yang dibuat secara sah harus dipatuhi dan dilaksanakan dengan itikad baik oleh para pihak.

Perjanjian memiliki fungsi ganda, yaitu untuk menjamin kepastian hukum dalam hubungan keperdataan, serta sebagai sarana untuk mewujudkan keadilan antara para pihak. Perjanjian tidak hanya bersifat normatid tetapi juga sosial karena dalam praktiknya sering kali melibatkan pihak-pihak dengan posisi yang tidak seimbang secara ekonomi maupun hukum.

Perjanjian juga mengalami perkembangan, munculnya bentuk-bentuk kontrak baru, seperti kontrak baku dan kontrak elektronik memperluas cakupan pemahaman tentang perjanjian.

⁷ Panggabean, R. M. (2010). Keabsahan Perjanjian dengan Klausul Baku. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 17(4), 651-667.

Perkembangan teknologi informasi telah melahirkan bentuk perjanjian yang dibuat, dikirim, dan disetujui secara elektronik tanpa tatap muka langsung antara pihak. Meskipun demikian, kontrak elektronik tetap memiliki kekuatan hukum yang sama dengan kontrak tertulis konvensional selama memenuhi syarat sah perjanjian sebagaimana diatur dalam pasal 1320 KUH Perdata.⁸

Perjanjian yang telah disepakati oleh para pihak memiliki hubungan hukum yang harus dipatuhi kedua belah pihak. Hubungan ini memberikan hak dan kewajiban kepada masing-masing pihak untuk memberikan tuntutan atau memenuhi tuntutan tersebut, dari adanya hubungan hukum tersebut maka timbul tanggung jawab para pihak dalam suatu perjanjian.

Dalam perjanjian ada dua macam subjek hukum yaitu orang dan badan hukum. Orang (*persoon*), seseorang dikatakan sebagai subjek hukum dimulai dari ia dilahirkan dan berakhir saat ia meninggal. Orang yang dapat melakukan perbuatan hukum adalah orang-orang yang telah dewasa dan atau sudah kawin. Badan hukum adalah suatu badan yang dapat mempunyai harta kekayaan, hak serta kewajiban seperti orang-orang pribadi.

Salah satu aspek yang penting dalam perjanjian yaitu melaksanakan perjanjian yang berarti berbuat sesuatu atau tidak berbuat sesuatu untuk kepentingan orang lain yakni pihak yang

⁸ Hebimisa, F., Rimbing, N., & Londa, J. E. (2022). *Penegakan Hukum Perjanjian dalam Kontrak Digital Menurut UU ITE*. *Legal Dialogica*, 1(1).

berhak atas pelaksanaan perjanjian tersebut.⁹ Apabila perjanjian tersebut bersegi satu, kewajiban untuk melakukan perjanjian tersebut hanya ada pada satu pihak saja, sedangkan pihak lain hanya mempunyai hak. Akan tetapi, bilamana perjanjian itu bersegi dua, kewajiban untuk melaksanakan perjanjian ada pada kedua belah pihak, sehingga kedua belah pihak secara timbal balik masing-masing mempunyai hak dan kewajiban yang saling berhadapan satu sama lain.¹⁰

2. Jenis-jenis perjanjian

Secara umum, perjanjian dalam hukum perdata dibedakan menjadi dua yaitu perjanjian bernama dan perjanjian tidak bernama. Menurut subekti, perjanjian bernama adalah perjanjian yang telah diberi nama dan diatur secara khusus oleh undang-undang, sedangkan perjanjian tidak bernama adalah perjanjian yang lahir dari kebebasan berkontrak dan belum diatur secara tegas oleh peraturan perundang-undangan.

Contoh perjanjian bernama yang diatur dalam KUH Perdata, perjanjian jual beli yang diatur dalam Pasal 1457 KUH Perdata, perjanjian sewa-menyewa dalam Pasal 1548 KUH Perdata, perjanjian pinjam-meminjam dalam Pasal 1754 KUH Perdata, perjanjian penitipan barang dalam Pasal 1694 KUH Perdata, dan perjanjian kerja dalam Pasal 1601 KUH Perdata.

⁹ Salim, H. S. (2014). *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*. Sinar Grafika.

¹⁰ Ibid.

Sementara itu perjanjian tidak bernama tidak diatur secara khusus dalam KUH Perdata, namun tetap sah dan mengikat selama memenuhi syarat sah perjanjian. Perjanjian tidak bernama ini berkembang dalam praktik bisnis seiring dengan kebutuhan masyarakat dan perkembangan teknologi.¹¹ Contoh perjanjian tidak bernama yaitu, perjanjian franchise (waralaba), perjanjian joint venture, perjanjian outsourcing, dan perjanjian kemitraan. Perjanjian semacam ini tidak memiliki pengaturan eksplisit dalam KUH Perdata, namun tetap diakui keberadaannya sepanjang memenuhi unsur-unsur perjanjian dan asas-asas hukum perjanjian.

3. Asas-asas Hukum Perjanjian

Asas-asas hukum perjanjian merupakan prinsip dasar yang menjadi fondasi bagi lahirnya, keberlakuan, pelaksanaan, dan penafsiran suatu perjanjian. Dalam hukum perdata Indonesia, asas-asas tersebut tidak hanya bersumber dari ketentuan dalam KUH Perdata, tetapi juga dari doktrin, yurisprudensi, dan perkembangan teori hukum modern. Asas ini berfungsi sebagai pedoman dalam menegakkan keadilan kontraktual serta menjaga keseimbangan kepentingan antara para pihak yang terlibat dalam hubungan hukum perdata.

Asas hukum perjanjian juga berperan penting dalam menafsirkan hubungan hukum baru yang lahir dari perkembangan

¹¹ Santoso, B., Puru Hitaningtyas, R. D., & Nugroho, S. S. (2023). *Karakteristik Hubungan Hukum Antara Pengemudi Ojek Online dan Perusahaan Aplikasi*. *Jurnal Masalah-Masalah Hukum*, 52(2), 174–186.

teknologi digital, seperti kontrak elektronik dan kemitraan antara perusahaan aplikasi transportasi daring dengan mitra pengemudi. Oleh karena itu, pemahaman terhadap asas-asas ini menjadi landasan dalam menilai keabsahan dan kedudukan hubungan hukum dalam ojek *online* di Indonesia.

Adapun asas-asas dalam perjanjian yaitu:

a. Asas Kebebasan Berkontrak

Asas kebebasan berkontrak merupakan asas yang paling fundamental dalam hukum perjanjian. Asas ini tercermin dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata, yang menegaskan bahwa para pihak bebas menentukan isi, bentuk, dan syarat perjanjian selama tidak bertentangan dengan hukum, kesusilaan, maupun ketertiban umum.

b. Asas Konsensualisme

Asas konsensualisme merupakan asas yang menyatakan bahwa suatu perjanjian lahir sejak tercapainya kesepakatan antara para pihak tanpa harus mengikuti bentuk tertentu, kecuali undang-undang menentukan lain.

c. Asas *Pacta Sunt Servanda*

Asas *pacta sunt servanda* merupakan asas yang menegaskan bahwa setiap perjanjian yang dibuat secara sah mengikat para pihak dan berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak.

d. Asas Itikad Baik

Asas itikad baik merupakan asas yang mewajibkan para pihak untuk bersikap jujur dan adil dalam membuat perjanjian. Asas ini tercantum dalam Pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata yang menyatakan “perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik”.

e. Asas Keseimbangan

Asas keseimbangan berarti hak dan kewajiban para pihak harus proporsional serta tidak menimbulkan kerugian yang tidak adil bagi salah satu pihak.

f. Asas Kepastian Hukum

Kepastian hukum adalah jaminan bahwa hukum dijalankan, bahwa yang berhak menurut hukum dapat memperoleh haknya.¹² Asas kepastian hukum memberikan jaminan bahwa setiap perjanjian yang dibuat secara sah memiliki kekuatan hukum yang pasti, dapat diprediksi, dan dapat dilaksanakan.

Asas-asas hukum bersifat umum dan abstrak, serta berfungsi sebagai pendukung bangunan hukum dan menciptakan kepastian hukum di dalam keseluruhan tertib hukum.

4. Syarat Sahnya Perjanjian

Agar suatu perjanjian sah dan memiliki kekuatan hukum mengikat, maka harus memenuhi syarat-syarat sah perjanjian yang ada dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

¹² Astuti Budi, & Daud, M. R. (2023). 206 AL-QISTH LAW REVIEW VOL 6 NO. 2 (2023). AL-QISTH LAW REVIEW, VOL 6 NO. 2.

(KUHPerdata) yaitu, kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya, kecakapan untuk membuat suatu perikatan, suatu hal tertentu, dan sebab yang halal.

a. Kesepakatan

Kesepakatan merupakan unsur utama dalam pembentukan perjanjian. Perjanjian dianggap sah apabila para pihak telah mencapai titik temu mengenai pokok permasalahan yang di perjanjikan. Kesepakatan harus diberikan secara bebas tanpa adanya paksaan, kekhilafan, atau penipuan sebagaimana diatur dalam Pasal 1321 KUH Perdata. Hubungan antara mitra pengemudi dan perusahaan ojek *online*, sering kali terjadi perdebatan mengenai sejauh mana kesepakatan tersebut benar-benar lahir dari kehendak bebas.

b. Kecakapan

Kecakapan untuk membuat perjanjian berarti bahwa pihak-pihak yang terlibat harus secara hukum mampu bertindak atau melakukan perbuatan hukum. Menurut pasal 1329 KUH Perdata, setiap orang pada dasarnya cakap untuk membuat perjanjian, kecuali mereka yang dinyatakan tidak cakap oleh undang-undang, seperti anak di bawah umur dan orang yang berada di bawah pengampuan.

c. Suatu hal tertentu

Ini berkaitan dengan objek dari perjanjian yang harus jelas dan dapat ditentukan. Objek perjanjian dapat berupa barang, jasa, atau perbuatan tertentu yang menjadi kewajiban salah satu pihak. Dalam hal perjanjian ojek online, objeknya adalah

penyediaan layanan pengantaran barang atau orang melalui platform digital.

d. Sebab yang halal

Sebab yang halal berarti isi dan tujuan perjanjian tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum, atau kesusilaan. Jika perjanjian melanggar ketentuan hukum maka perjanjian tersebut batal demi hukum. Dalam perjanjian antara perusahaan ojek online dan mitra pengemudi, klausul yang merugikan salah satu pihak secara tidak proporsional dapat dinilai bertentangan dengan asas keseimbangan dan itikad baik, sehingga berpotensi melanggar ketentuan hukum perjanjian.

Keempat syarat tersebut merupakan unsur pokok dalam perjanjian. Dua syarat pertama bersifat subjektif, karena menyangkut kehendak dan kemampuan pihak-pihak yang membuat perjanjian, sedangkan dua syarat terakhir bersifat objektif, karena berkaitan dengan isi dan tujuan dari perjanjian itu sendiri.

B. Ojek *Online* dalam hukum perjanjian

1. Definisi Ojek *Online*

Ojek *online* merupakan bentuk perkembangan transportasi yang berbasis teknologi digital yang menghubungkan pengguna dengan pengemudi melalui aplikasi. Ojek *online* lahir karena adanya kebutuhan masyarakat terhadap transportasi yang cepat dan

fleksibel serta mengikuti perkembangan zaman di mana masyarakat sering menggunakan *smartphone* dalam kegiatan sehari-hari. Perusahaan-perusahaan aplikasi ojek *online* seperti Gojek dan Grab hadir ditengah-tengah kebutuhan masyarakat tersebut dan menjadi pelopor transportasi *online* di Indonesia.¹³

Karakteristik utama ojek *online* terdapat pada sistem *real-time matching* antara penumpang dan pengemudi melalui aplikasi. Hubungan hukum antara penumpang dan pengemudi dimediasi oleh perusahaan aplikasi yang menetapkan tarif, standar layanan, dan mekanisme penyelesaian sengketa. Ini berbeda dengan ojek konvensional yang mana hubungan hukum langsung terbentuk tanpa melalui aplikasi.

Dalam sistem hukum Indonesia, transportasi umum didefinisikan sebagai angkutan yang disediakan untuk masyarakat dengan dipungut bayaran, hal ini tercantum dalam Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Dari ketentuan ini, angkutan umum merupakan kendaraan bermotor yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dengan menerima imbalan. Akan tetapi, kendaraan roda dua tidak termasuk dalam kategori kendaraan angkutan umum, hanya kendaraan beroda empat atau lebih yang diakui sebagai moda transportasi umum.

¹³ Maria, A. (2019). *Aspek Hukum Transportasi Berbasis Aplikasi Dalam Perspektif Hukum Indonesia*. *Jurnal Bina Mulia Hukum*, 3(2), 176–187.

2. Hubungan Hukum Pengemudi, Perusahaan Aplikasi, dan Penumpang

Hubungan hukum antara pengemudi, pengguna jasa, dan perusahaan aplikasi ojek *online* merupakan bentuk hukum multi-dimensi yang melibatkan beberapa lapisan perikatan. Secara utama, hubungan antara pengemudi dan pengguna jasa bersifat kontraktual, dimana terjadi perjanjian pengangkutan berbasis elektronik yang difasilitasi oleh platform digital seperti Gojek, Grab, atau Maxim. Perusahaan aplikasi berperan sebagai pihak perantara yang menyediakan sistem elektronik untuk mempertemukan kedua belah pihak.

3. Hubungan Hukum Perjanjian Ojek *Online* dan Perusahaan Ojek *Online*

Hubungan antara perusahaan penyedia layanan ojek online dengan mitra pengemudi pada dasarnya berlandaskan pada perjanjian kemitraan elektronik. Perjanjian tersebut mengatur hak dan kewajiban masing-masing pihak, seperti pembagian hasil, kode etik, serta mekanisme pemutusan kemitraan.

Ciri utama perjanjian kemitraan adalah tidak adanya hubungan kerja secara langsung, melainkan hubungan usaha antara pihak-pihak yang saling mandiri. Setiap pihak dalam perjanjian kemitraan memiliki kebebasan untuk menentukan cara

kerja, waktu, serta tanggung jawabnya masing-masing, tanpa adanya pengawasan langsung sebagaimana dalam perjanjian kerja. Dengan demikian, perjanjian kemitraan bersifat independen dan berlandaskan pada asas kebebasan berkontrak.

Meskipun hubungan ini disebut sebagai kemitraan, terdapat beberapa unsur yang menyerupai hubungan kerja, seperti pengawasan melalui sistem aplikasi, penetapan tarif, dan pemberian sanksi. Namun demikian, prinsip itikad baik dan keadilan kontraktual tetap harus menjadi dasar pelaksanaan perjanjian kemitraan.

Berdasarkan Pasal 1320 KUH Perdata, suatu perjanjian dianggap sah apabila memenuhi empat unsur yaitu kesepakatan para pihak, kecakapan hukum, objek tertentu, dan sebab yang halal. Dalam konteks ojek *online*, keempat unsur ini terpenuhi secara elektronik melalui proses pemesanan di aplikasi. Pengguna memberikan persetujuan atas layanan, tarif, dan syarat pengguna aplikasi, sementara pengemudi menerima permintaan tersebut dengan menerima orderan. Dengan demikian, perikatan terjadi secara elektronik, dan keabsahannya diakui dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE) sebagaimana telah diubah dengan UU No. 19 Tahun 2016, yang menyatakan bahwa kontrak elektronik memiliki kekuatan hukum yang sama dengan kontrak konvensional,

hal ini tertuang dalam Pasal 18 ayat 1 Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE).¹⁴

Karakteristik unik ojek *online* menimbulkan perdebatan mengenai kedudukan hukum masing-masing pihak yang terlibat, yaitu pengemudi, perusahaan aplikasi, dan pengguna jasa. Relasi hukum yang terbentuk di antara ketiganya bersifat tripartit, dengan struktur hubungan yang tidak sepenuhnya seimbang secara yuridis maupun ekonomi. Bentuk hubungan ini mencerminkan perkembangan hukum transportasi modern yang dipengaruhi oleh digitalisasi dan ekonomi berbasis platform, yang belum sepenuhnya diakomodasi oleh sistem hukum positif Indonesia.

Secara formal, pengemudi ojek *online* tidak berstatus sebagai “pekerja” berdasarkan pengertian Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, karena tidak adanya unsur perintah dan upah tetap yang menjadi ciri hubungan kerja. Hubungannya dikategorikan sebagai mitra usaha independen yang bekerja secara mandiri berdasarkan perjanjian kemitraan dengan perusahaan aplikasi. Hal ini ditegaskan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 348 Tahun 2019, yang menyebutkan bahwa pengemudi ojek *online* adalah mitra penyedia layanan transportasi berbasis aplikasi.¹⁵

¹⁴ Panggabean, R. M. (2010). *Keabsahan Perjanjian dengan Klausul Baku*. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 17(4), 651–667.

¹⁵ Simorangkir, J. C. T. (2024). *Kajian Yuridis Kedudukan Pengemudi Ojek Online dalam Sistem Hukum Ketenagakerjaan di Indonesia*. *VISA Journal of Visions and Ideas*, 4(3), 2709–2716.

Perusahaan aplikasi atau platform bertindak sebagai penyedia platform digital bukan penyelenggara angkutan umum. Namun, tanggung jawab moral dan hukum terhadap keselamatan pengguna tetap ada, terutama dalam konteks perlindungan konsumen yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yang pada intinya mewajibkan pelaku usaha untuk memberikan ganti rugi atas kerugian yang dialami konsumen akibat dari produk atau jasa yang dihasilkan.

Pengguna jasa juga berperan sebagai konsumen yang menggunakan layanan transportasi berbasis aplikasi untuk kepentingan pribadi. Dalam hukum, hak-hak pengguna jasa terdapat pada Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, yang mencakup hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam menggunakan jasa, serta hak untuk mendapatkan informasi yang benar dan jelas. Dengan demikian pengguna berhak menuntut untuk ganti rugi apabila terjadi pelanggaran terhadap hak-hak tersebut, baik itu karena kelalaian pengemudi maupun kesalahan sistem aplikasi.

Ketiadaan regulasi khusus mengenai tanggung jawab dalam hubungan tripartit ini menyebabkan tanggung jawab hukum para pihak bersifat kontraktual dan bergantung pada kebijakan internal perusahaan aplikasi. Beberapa penelitian menyebutkan bahwa

klausula baku dalam kontrak kemitraan sering kali menempatkan pengemudi pada posisi yang lemah secara hukum, karena perusahaan aplikasi memiliki kewenangan sepihak untuk menonaktifkan akun atau menetapkan tarif.¹⁶

Dapat disimpulkan bahwa hubungan hukum dalam ojek *online* dapat digambarkan sebagai segitiga kontraktual antara pengemudi, pengguna jasa, dan perusahaan aplikasi, yang masing-masing memiliki hak dan kewajiban berdasarkan asas kebebasan berkontrak namun harus tetap sejalan dengan asas keadilan dan perlindungan konsumen.

4. Hubungan Hukum antara Ojek *Online* dan konsumen

Hubungan hukum antara konsumen dan penyedia jasa pada dasarnya berakar dari perjanjian pengangkutan yaitu perjanjian di mana satu pihak mengikatkan diri untuk membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat, sementara pihak lain berkewajiban membayar biaya pengangkutan.¹⁷ Menurut Pasal 1601 KUH Perdata, hubungan semacam ini termasuk ke dalam kategori perjanjian timbal balik yang menimbulkan hak dan kewajiban bagi kedua belah pihak.

Tanggung jawab hukum dalam ojek *online* merupakan isu utama yang sering menimbulkan perdebatan. Apabila terjadi

¹⁶ Santoso, B., Hitaningtyas, R. D. P., & Nugroho, S. S. (2023). *Karakteristik Hubungan Hukum Antara Pengemudi Ojek Online dan Perusahaan Aplikasi*. *Jurnal Masalah-Masalah Hukum*, 52(2), 174–186.

¹⁷ Nugroho, S. S., & Haq, H. S. (2019). *Hukum Pengangkutan Indonesia*. Pustaka Ittizam.

kecelekaan, kerugian materiil, atau bahkan kerugian nonmateriil maka akan timbul permasalahan, yang memunculkan pertanyaan siapakah yang harus bertanggung jawab dalam permasalahan ini, apakah pengemudi selaku pelaksana dalam pengangkutan atau perusahaan aplikasi sebagai penyedia, ataupun keduanya yang secara bersama-sama memikul tanggung jawab.

Hubungan hukum antara konsumen dan pengemudi difasilitasi melalui aplikasi digital yang dikelola oleh perusahaan ojek *online*. Hubungan ini tidak hanya mencakup perjanjian pengangkutan antara konsumen dan pengemudi, tetapi juga perjanjian penggunaan aplikasi antara konsumen dan perusahaan ojek *online*.

Dasar hukum yang melandasi hubungan konsumen dengan penyedia jasa transportasi *online* di Indonesia antara lain adalah Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK), Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE), dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Ketiga regulasi tersebut membentuk kerangka hukum yang mengatur hak, kewajiban, serta tanggung jawab para pihak dalam transaksi elektronik berbasis transportasi.

Perjanjian ini bersifat elektronik, karena dilakukan melalui sistem daring tanpa tatap muka langsung. Sesuai dengan Pasal 18

ayat (1) Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik, perjanjian elektronik memiliki kekuatan hukum yang sama dengan perjanjian konvensional selama memenuhi syarat sah perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata.

Perjanjian semacam ini umumnya bersifat kontrak baku (*standard contract*), di mana isi dan syarat-syaratnya telah ditentukan sepihak oleh perusahaan aplikasi. Perjanjian baku adalah perjanjian yang klausulnya disusun oleh satu pihak yang memiliki posisi ekonomi yang lebih kuat, sedangkan pihak lain hanya dapat menerima atau menolak tanpa negosiasi. Model perjanjian ini sering kali menimbulkan ketidakseimbangan posisi antara konsumen dan penyedia jasa, terutama ketika terjadi kerugian atau kecelakaan.¹⁸

Perusahaan penyedia platform memiliki kewajiban untuk memastikan layanan berjalan dengan aman dan transparan, termasuk menyediakan sarana pengaduan, asuransi, dan perlindungan data pribadi pengguna. Dalam hal terjadi kerugian akibat kelalaian sistem, perusahaan dapat dimintai tanggung jawab berdasarkan Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen dan Pasal 15 Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik, yang menegaskan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab atas

¹⁸ Nawi, S., & Risma, A. (2023). *Problematika Kontrak Baku Pada Berbagai Perjanjian*. *Journal of Lex Generalis (JLS)*, 4(1).

kerugian konsumen akibat penggunaan sistem elektronik yang dikelolanya.¹⁹

Masalah utama dalam hubungan hukum antara konsumen dan penyedia layanan ojek *online* adalah persoalan tanggung jawab hukum apabila terjadi kerugian. Berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata, setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian pada orang lain mewajibkan pelakunya mengganti kerugian tersebut.

Secara umum tanggung jawab pengemudi bersifat langsung (*direct liability*) karena dialah yang melaksanakan jasa. Namun, perusahaan dapat dimintai tanggung jawab tidak langsung (*vicarious liability*) apabila terbukti lalai dalam sistem keamanan, verifikasi mitra, atau pengelolaan data pengguna.

Perusahaan aplikasi tidak dapat sepenuhnya lepas dari tanggung jawab hukum, karena kendali mereka terhadap sistem digital, standar pelayanan, dan kebijakan operasional menunjukkan adanya unsur mengendalikan dan mengarahkan. Pihak yang memiliki kendali atau mendapatkan manfaat ekonomi dari suatu kegiatan juga memikul tanggung jawab atas risiko yang timbul dari kegiatan tersebut. Oleh karena itu, perusahaan aplikasi dapat dilihat sebagai pengangkut tidak langsung atau penyelenggara jasa transportasi digital, karena mereka secara substantif mengatur

¹⁹ Pertiwi, A., Nurwati, & Gilalo, J. J. (2025). *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Tindakan Wanprestasi yang Dilakukan Oleh Pengendara Go-Jek*. *Karimah Tauhid Journal*, 4, 5602–5621.

seluruh sistem transaksi dan menentukan standar operasional bagi para pengemudi.

Pengemudi ojek *online* tetap memiliki tanggung jawab personal atas kerugian yang timbul akibat kelalaian dalam menjalankan kewajiban pengangkutan.²⁰ Berdasarkan prinsip tanggung jawab karena kesalahan, setiap orang yang melakukan perbuatan melawan hukum dan menimbulkan kerugian bagi orang lain wajib menggantinya. Akan tetapi, dalam pembuktian kelalaian pengemudi sering kali sulit dilakukan karena keterbatasan alat bukti serta sifat transaksi yang berbasis aplikasi tanpa kontrak tertulis konvensional.²¹

²⁰ Widiyatmoko, F. (2018). *Dinamika Kebijakan Transportasi Online*. *Journal of Urban Sociology*, 1(2), 55–68.

²¹ Nugroho, S. S., & Haq, H. S. (2019). *Hukum Pengangkutan Indonesia*. Pustaka Iltizam.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif, yaitu suatu penelitian yang menitikberatkan pada studi terhadap norma hukum positif yang berlaku di Indonesia, baik yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan, doktrin para ahli hukum, maupun putusan-putusan pengadilan yang relevan. Penelitian hukum normatif pada hakikatnya bertujuan untuk mengkaji asas-asas, kaidah-kaidah, dan konsep-konsep hukum yang berkaitan dengan persoalan yang menjadi objek penelitian. Penelitian ini berfokus pada kedudukan hukum ojek *online* dalam hukum perjanjian di Indonesia, yang dianalisis berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, prinsip-prinsip hukum, serta teori-teori perjanjian.

B. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

1. Pendekatan Perundang-undangan

Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menelaah berbagai peraturan perundang-undangan yang relevan dengan masalah hukum yang diteliti. Pendekatan ini penting karena analisis terhadap kedudukan hukum ojek *online* ini harus mengacu pada kerangka hukum positif yang berlaku di Indonesia.

Dalam penelitian ini beberapa peraturan yang menjadi objek kajian yaitu, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) yang mengatur prinsip dasar penyelenggaraan transportasi darat dan tanggung jawab penyedia jasa angkutan, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, yang mengatur penyelenggaraan angkutan orang dan barang. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk Kepentingan Masyarakat, yang menjadi dasar hukum bagi operasional ojek *online*.

2. Pendekatan Konseptual

Pendekatan konseptual dilakukan dengan menelaah doktrin dan teori hukum yang berkembang dalam literatur untuk membangun kerangka berpikir dalam menganalisis permasalahan penelitian. Pendekatan ini digunakan untuk mengkaji konsep perjanjian, asas kebebasan berkontrak, asas konsensualisme, serta asas itikad baik.

C. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

Dalam penelitian ini sumber data utama yaitu bahan hukum yang terdiri atas:

1. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mengikat dan bersumber dari peraturan perundang-undangan yang relevan dengan topik ini seperti Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta berbagai peraturan pelaksana yang berkaitan dengan transportasi *online*.
2. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, meliputi literatur hukum, jurnal ilmiah, artikel hukum yang relevan dengan tema penelitian.
3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus hukum, ensiklopedia, dan sumber referensi umum lainnya.

Ketiga jenis bahan hukum tersebut digunakan secara sistematis untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif terhadap isu hukum yang dikaji yaitu kedudukan ojek *online* dalam hukum perjanjian.

D. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan bahan hukum dalam penelitian ini dilakukan dengan cara studi kepustakaan. Studi kepustakaan dilakukan dengan menelusuri literatur dan peraturan yang relevan, baik dalam bentuk buku, jurnal ilmiah, peraturan pemerintah, serta sumber dari internet yang kredibel.

E. Analisis Bahan Hukum

Analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif-kualitatif yaitu menguraikan bahan hukum yang telah dikumpulkan secara sistematis, kemudian dianalisis berdasarkan asas, teori, dan doktrin hukum yang relevan.

Analisis ini dilakukan dengan cara menafsirkan ketentuan hukum yang berlaku dan mengaitkannya dengan kondisi faktual penggunaan ojek *online* di masyarakat. Hasil analisis kemudian digunakan untuk merumuskan argumentasi hukum tentang kedudukan hukum dan tanggung jawab para pihak dalam penyelenggaraan transportasi *online*.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Kedudukan Hukum Ojek Online dalam Perspektif Hukum Perjanjian di Indonesia

1. Karakteristik Perjanjian Dalam Layanan Ojek Online

Kedudukan hukum ojek online dalam perspektif hukum perjanjian di Indonesia menunjukkan kompleksitas hubungan hukum yang melibatkan tiga pihak utama, yaitu pengemudi ojek online, perusahaan penyedia aplikasi, dan konsumen pengguna jasa. Hubungan tripartit ini menciptakan dua jenis perjanjian yang saling terkait namun memiliki karakteristik yang berbeda.

Perjanjian pertama terbentuk antara pengemudi ojek online dengan perusahaan aplikasi yang dalam perusahaan dikategorikan sebagai perjanjian kemitraan. Dalam perjanjian ini, pengemudi mendaftarkan diri melalui aplikasi dan menyetujui syarat dan ketentuan yang telah ditetapkan secara sepihak oleh perusahaan. Perjanjian kedua terbentuk antara pengemudi dengan konsumen, yang terbentuk secara elektronik ketika konsumen memesan layanan melalui aplikasi dan pengemudi menerima pesanan tersebut.

Kedua perjanjian tersebut memenuhi syarat sah perjanjian sebagaimana diatur dalam pasal 1320 KUH Perdata. Unsur kesepakatan terpenuhi melalui mekanisme klik “setuju” pada

aplikasi, baik oleh pengemudi saat mendaftar maupun oleh konsumen saat memesan layanan. Unsur kecakapan dipenuhi karena hanya pihak yang telah dewasa dan memiliki kecakapan hukum yang dapat melakukan pendaftaran. Unsur objek tertentu terpenuhi dengan jelas, yaitu jasa pengantaran orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Sementara unsur kausa yang halal juga terpenuhi karena tujuan perjanjian adalah penyediaan jasa transportasi yang legal dan tidak bertentangan dengan ketertiban umum.

2. Perjanjian Kemitraan antara Pengemudi dan Perusahaan Aplikasi

Hubungan hukum antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi memiliki kekhususan yang perlu dikaji secara mendalam. Secara formal, perusahaan aplikasi seperti Gojek, Grab, dan Maxim menyebut pengemudi sebagai mitra, dan hubungan mereka sebagai kemitraan. Istilah ini mengindikasikan bahwa pengemudi bukan pekerja sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan, melainkan pelaku usaha mandiri yang bermitra dengan perusahaan.²²

Namun, substansi hubungan tersebut menunjukkan adanya ketidakseimbangan yang signifikan. Perjanjian kemitraan yang ditawarkan berbentuk kontrak baku yang seluruh klausulnya telah

²² A. Cahyono, I. F. Kusuma, and H. H. Kusumo, "Hubungan Hukum Kemitraan antara Driver Online dengan Penyedia Layanan," *Perspektif Hukum*, pp. 317–331, 10.30649/ph.v24i2.311.

disusun sepihak oleh perusahaan aplikasi. Pengemudi hanya memiliki dua pilihan, menerima seluruh isi perjanjian atau menolak untuk bermitra. Tidak ada ruang negoisasi untuk mengubah atau menambahkan klausul tertentu yang lebih menguntungkan bagi pengemudi.

Karakteristik kontrak baku ini bertentangan dengan asas kebebasan berkontrak yang sesungguhnya, di mana para pihak seharusnya memiliki posisi tawar yang seimbang dalam menentukan isi perjanjian. Menurut penulis, kondisi ini menunjukkan bahwa asas kebebasan berkontrak yang diatur dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata tidak terpenuhi secara substansial²³. Pengemudi tidak memiliki ruang untuk menegosiasikan isi perjanjian, melainkan hanya diberikan pilihan untuk menerima atau menolak perjanjian tersebut secara keseluruhan.

Kondisi ini menimbulkan pertanyaan mengenai apakah hubungan ini benar-benar merupakan kemitraan ataukah lebih menyerupai hubungan kerja yang disamarkan (*quasi employment*). Hal ini ditunjukkan dengan adanya pengendalian sepihak melalui sistem aplikasi, penetapan tarif, sanksi, dan pemutusan kemitraan tanpa mekanisme perlindungan yang seimbang. Dalam perspektif hukum perjanjian, kemitraan harusnya didasarkan pada prinsip kesetaraan dan saling menguntungkan. Namun, realitas

²³ M. Adriaman and K. D. Irianto, "Implementasi Asas Perjanjian Kemitraan Antara Driver Ojek Online Dengan PT. Gojek Indonesia," *Pagaruyuang Law Journal*, vol. 4, no. 2, pp. 263–272, Feb. 2021, doi: 10.31869/plj.v4i2.2560. hlm.270

menunjukkan bahwa pengemudi berada dalam posisi subordinat yang sangat bergantung pada keputusan perusahaan aplikasi.

Meskipun demikian, sepanjang perjanjian tersebut memenuhi syarat sah perjanjian dan tidak melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan, maka perjanjian kemitraan tersebut tetap sah dan mengikat para pihak. Hal ini sejalan dengan asas *pacta sunt servanda* yang menegaskan bahwa perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang membuatnya.

3. Perjanjian antara pengemudi dan konsumen

Hubungan hukum kedua yang terbentuk dalam ekosistem ojek online adalah perjanjian pengangkutan antara pengemudi dengan konsumen. Perjanjian ini dapat dikategorikan sebagai perjanjian pengangkutan sebagaimana diatur dalam pasal 1601 KUH Perdata, meskipun prosesnya dilakukan secara elektronik melalui aplikasi.

Perjanjian ini terbentuk ketika konsumen mengklik tombol pesan pada aplikasi dan pengemudi menerima pesanan tersebut. Pada saat itu, timbul hak dan kewajiban timbal balik. Pengemudi berkewajiban untuk mengantarkan konsumen ke tujuan dengan selamat, tepat waktu, dan sesuai rute yang ditentukan. Sebaliknya, konsumen berkewajiban untuk membayar tarif yang telah ditetapkan dan bersikap kooperatif selama perjalanan.

Karakteristik perjanjian ini memiliki kekhususan karena bersifat elektronik dan instan. Tidak ada dokumen perjanjian tertulis secara konvensional, melainkan seluruh kesepakatan terekam secara digital dalam sistem aplikasi. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik yang mengakui keabsahan kontrak elektronik selama memenuhi syarat sah perjanjian.

Berdasarkan pasal 1320 KUH Perdata dan Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik, perjanjian elektronik memiliki kekuatan hukum yang sama dengan perjanjian konvensional sepanjang memenuhi syarat sah perjanjian. Sifat perjanjian ini adalah konsensual yang artinya perjanjian lahir sejak tercapainya kata sepakat tanpa memerlukan formalitas tertentu. Kesepakatan tersebut dianggap telah terjadi pada saat konsumen dan pengemudi saling menyetujui transaksi melalui aplikasi.

4. Posisi Perusahaan Aplikasi dalam Struktur Perjanjian

Perusahaan aplikasi umumnya menyatakan bahwa mereka hanya bertindak sebagai penyedia platform teknologi yang memfasilitasi pertemuan antara pengemudi dan konsumen. Dengan kata lain, mereka mengklaim sebagai pihak ketiga yang tidak terlibat langsung dalam perjanjian.

Namun, berdasarkan analisis normatif, perusahaan aplikasi memiliki kendali yang sangat besar terhadap seluruh aspek operasional layanan. Mereka menentukan tarif yang harus dibayar konsumen dan komisi yang diterima pengemudi, menetapkan standar pelayanan yang harus dipenuhi, memberikan sanksi kepada pengemudi yang melanggar aturan, bahkan memiliki kewenangan untuk menonaktifkan akun pengemudi secara sepihak.

Menurut penulis, tingkat pengendalian yang demikian besar menunjukkan bahwa perusahaan aplikasi bukan sekadar perantara pasif, melainkan pihak yang aktif mengatur dan mengendalikan hubungan hukum antara pengemudi dan konsumen. Secara yuridis, pihak yang memiliki kendali dan mendapatkan keuntungan ekonomi dari suatu kegiatan juga harus menanggung risiko yang timbul dari kegiatan tersebut.

Keberadaan perusahaan aplikasi dapat dikategorikan sebagai pihak yang memiliki kepentingan ekonomi langsung dalam perjanjian, meskipun secara formal tidak menjadi pihak dalam perjanjian tersebut. Posisi ini menimbulkan implikasi hukum yang penting, terutama terkait dengan tanggung jawab apabila terjadi kerugian atau wanprestasi.

5. Kesesuaian dengan Asas-asas Hukum Perjanjian

Untuk menilai kedudukan hukum ojek online secara komprehensif, maka dilakukan analisis terhadap kesesuaian

perjanjian-perjanjian yang terbentuk dengan asas-asas fundamental hukum perjanjian.

a. Asas Kebebasan Berkontrak

Asas kebebasan berkontrak sebagaimana tercantum dalam Pasal 1338 ayat 1 KUH Perdata memberikan kebebasan kepada para pihak untuk menentukan isi perjanjian. Namun, dalam konteks ojek online, penerapan asas ini mengalami distorsi. Pengemudi tidak memiliki kebebasan untuk menegosiasikan isi perjanjian kemitraan, karena seluruh klausul telah ditetapkan secara sepihak oleh perusahaan aplikasi²⁴.

Hal ini menunjukkan adanya ketimpangan dalam penerapan asas kebebasan berkontrak. Kebebasan yang sesungguhnya mensyaratkan adanya posisi tawar yang relatif seimbang antara para pihak. Namun, pengemudi berada dalam posisi ekonomi yang lemah dan tidak memiliki pilihan lain selain menerima syarat-syarat yang ditawarkan.

b. Asas Konsensualisme

Asas konsensualisme terpenuhi dalam perjanjian ojek online. Kesepakatan antara para pihak terbentuk secara sah melalui mekanisme persetujuan elektronik. Baik pengemudi maupun konsumen memberikan persetujuan mereka secara

²⁴ Syarah Syam Amir, "ASAS KEBEBASAN BERKONTRAK SEBAGAI PELUANG MELEMAHNYA PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PEKERJA GIG ECONOMY," Judge : Jurnal Hukum, vol. 6, no. 07, pp. 2223–2233, Feb. 2026, doi: 10.54209/judge.v6i07.2154.

eksplisit melalui aplikasi, sehingga perjanjian dianggap telah lahir sejak tercapainya kesepakatan tersebut.

c. Asas Pacta Sunt Servanda

Asas ini menegaskan bahwa perjanjian yang dibuat secara sah mengikat para pihak. Dalam konteks ojek online, asas ini berlaku, baik pengemudi maupun konsumen terikat untuk melaksanakan kewajiban mereka sebagaimana telah disepakati. Namun persoalan muncul ketika terjadi pemutusan kemitraan secara sepihak oleh perusahaan aplikasi tanpa melalui mekanisme penyelesaian sengketa yang jelas.

d. Asas Itikad Baik

Asas itikad baik sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 ayat 1 KUH Perdata mewajibkan para pihak untuk melaksanakan perjanjian dengan jujur dan adil. Namun dalam penerapan asas ini masih menjadi persoalan karena banyak kasus dimana perusahaan aplikasi mengubah sistem tarif atau kebijakan operasional secara sepihak tanpa memberikan kompensasi yang adil kepada pengemudi. Tindakan semacam ini dapat dikategorikan sebagai pelanggaran terhadap asas itikad baik.²⁵

e. Asas Keseimbangan

Asas keseimbangan menghendaki agar hak dan kewajiban para pihak proporsional dan tidak merugikan salah satu pihak

²⁵ M. Adriaman and K. D. Irianto, "Implementasi Asas Perjanjian Kemitraan Antara Driver Ojek Online Dengan PT. Gojek Indonesia," *Pagaruyuang Law Journal*, vol. 4, no. 2, pp. 263–272, Feb. 2021, doi: 10.31869/plj.v4i2.2560.

secara tidak adil. Dalam perjanjian kemitraan ojek *online*, asas ini sering kali tidak terpenuhi, perusahaan aplikasi memiliki hak yang sangat luas dalam mengatur dan mengawasi pengemudi, sementara kewajiban mereka terhadap pengemudi sangat terbatas. Sebaliknya, pengemudi memiliki kewajiban yang berat namun hak-haknya tidak terlindungi secara memadai.

Berdasarkan analisis terhadap asas kebebasan berkontrak, asas konsensualisme, asas *pacta sunt servanda*, asas itikad baik, dan asas keseimbangan, dapat dinilai bahwa perjanjian dalam layanan ojek online secara normatif memenuhi syarat sah perjanjian, namun secara substantif penerapan asas-asas tersebut belum sepenuhnya mencerminkan keseimbangan dan keadilan bagi seluruh pihak.

6. Kedudukan Ojek *Online* dalam Tipologi Perjanjian

Berdasarkan perspektif tipologi perjanjian dalam hukum perdata, ojek online dapat dikategorikan sebagai bentuk perjanjian tidak bernama (*onbenoemde overeenkomst*). Perjanjian tidak bernama adalah perjanjian yang lahir dari kebebasan berkontrak dan belum diatur secara khusus dalam KUHPerdata maupun peraturan perundang-undangan lainnya.

Meskipun demikian, perjanjian tidak bernama tetap sah dan mengikat selama memenuhi syarat sah perjanjian dan tidak bertentangan dengan hukum, kesusilaan, maupun ketertiban umum.

Dalam hal ini, perjanjian ojek online memenuhi kriteria tersebut, sehingga keberadaanya diakui dalam sistem hukum Indonesia.

Namun, status sebagai perjanjian tidak bernama menimbulkan konsekuensi yuridis tersendiri. Karena tidak diatur secara khusus, maka penyelesaian sengketa dan penafsiran hak serta kewajiban para pihak harus merujuk pada ketentuan umum hukum perjanjian dalam KUH Perdata, asas-asas hukum, dan yurisprudensi yang relevan.

7. Implikasi Hukum Kedudukan Ojek Online

Kedudukan hukum ojek online sebagai perjanjian tidak bernama dengan struktur tripartit menimbulkan beberapa implikasi hukum yang penting:

a. Ketidakpastian Hukum

Ketiadaan regulasi khusus yang mengatur secara komprehensif tentang ojek online menimbulkan ketidakpastian hukum, terutama terkait dengan tanggung jawab para pihak apabila terjadi kerugian, mekanisme penyelesaian sengketa, dan perlindungan hak-hak pengemudi.

b. Kesulitan Pembuktian

Karena perjanjian dilakukan secara elektronik tanpa dokumen tertulis konvensional, maka pembuktian dalam hal terjadi sengketa menjadi lebih kompleks. Meskipun Undang-Undang ITE mengakui keabsahaan dokumen elektronik sebagai alat bukti.

c. Kekosongan Perlindungan Hukum

Status pengemudi sebagai mitra bukan perkerja mengakibatkan mereka tidak mendapatkan perlindungan hukum sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan, seperti jaminan sosial, perlindungan kesehatan dan keselamatan kerja, serta hak-hak normatif lainnya.

d. Tanggung Jawab Yang Tidak Jelas

Struktur tripartit dengan posisi perusahaan aplikasi yang ambigu menimbulkan ketidakjelasan mengenai siapa yang bertanggung jawab apabila terjadi kerugian. Apakah tanggung jawab tersebut sepenuhnya ada pada pengemudi, atau perusahaan aplikasi juga turut bertanggung jawab mengingat kendali mereka yang sangat besar terhadap operasional layanan.

B. Perlindungan Hukum bagi Konsumen Jika Terjadi Kerugian

1. Landasan Perlindungan Konsumen dalam Layanan Ojek Online

Perlindungan hukum bagi konsumen ojek online merupakan aspek penting yang harus dijamin dalam sistem hukum Indonesia. Konsumen sebagai pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi memiliki hak-hak yang dijamin oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Perubahan Kedua

Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. Kedua Undang-Undang ini memberikan landasan hukum yang kuat bagi perlindungan kepentingan konsumen dari berbagai bentuk kerugian yang mungkin timbul dalam transaksi barang atau jasa.

Pasal 4 UUPK menegaskan hak-hak konsumen yang mencakup hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/ atau jasa, hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan, hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisii dan jaminan barang dan/jasa, hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan, serta hak untuk mendapat kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.

Konsumen berhak mendapatkan layanan pengangkutan yang aman, nyaman, dan sesuai dengan standar yang telah dijanjikan. Ketika konsumen memesan layanan melalui aplikasi, terbentuk harapan yang sah bahwa perjalanan akan dilakukan dengan aman dan profesional. Apabila terjadi kerugian, baik berupa kecelakaan, kehilangan barang, atau bentuk kerugian lainnya, maka konsumen

berhak menuntut pertanggungjawaban dari pihak yang berkewajiban.²⁶

2. Bentuk-bentuk Kerugian yang Dapat Dialami Konsumen

Dalam penggunaan layanan ojek online, konsumen dapat mengalami berbagai bentuk kerugian yang dapat dikategorikan sebagai berikut:

a. Kerugian Materiil

Kerugian materiil adalah kerugian yang dapat dinilai dengan uang secara langsung. Bentuk kerugian ini meliputi:

- 1) Kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan konsumen mengalami cedera fisik dan harus mengeluarkan biaya pengobatan.
- 2) Kehilangan atau kerusakan barang yang dibawa atau diantarkan melalui layanan ojek online.
- 3) Kerugian finansial akibat pengemudi melakukan tindakan penipuan atau penggelapan.
- 4) Biaya yang timbul akibat keterlambatan pengantaran yang menyebabkan konsumen kehilangan kesempatan atau manfaat tertentu.

b. Kerugian Immateriil

- 1) Penderitaan mental atau trauma psikologis akibat kecelakaan atau tindakan tidak menyenangkan dari pengemudi

²⁶ M. N. Mujahid and D. Wahyoeono, "Perlindungan Hukum terhadap Mitra Driver dalam Perjanjian Kemitraan Gojek," *RIGGS: Journal of Artificial Intelligence and Digital Business*, vol. 4, no. 4, pp. 3487–3493, Dec. 2025, doi: 10.31004/riggs.v4i4.4170.

2) Kehilangan kesempatan atau peluang penting akibat keterlambatan atau pembatalan sepihak

3) Kerugian reputasi atau nama baik dalam situasi tertentu

c. Wanprestasi

Wanprestasi yang dimaksud dalam ojek online yaitu:

1) Pengemudi tidak mengantarkan konsumen ke tujuan yang telah disepakati

2) Pembatalan sepihak oleh pengemudi setelah konsumen menunggu dalam waktu yang lama

3) Pengemudi mengambil rute yang tidak efisien dengan sengaja untuk menaikkan tarif

4) Pengemudi tidak menjaga keselamatan konsumen dalam perjalanan

3. Tanggung Jawab Hukum Para Pihak

Persoalan utama dalam perlindungan konsumen ojek online adalah menentukan siapa yang bertanggung jawab ketika terjadi kerugian. Mengingat struktur hubungan hukum yang tripartit, maka tanggung jawab dapat dibebankan kepada beberapa pihak:

a. Tanggung Jawab Pengemudi

Secara langsung, pengemudi ojek online bertanggung jawab atas pelaksanaan jasa. Berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata tentang perbuatan melawan hukum, setiap orang yang karena kesalahannya menimbulkan kerugian pada orang lain wajib

mengganti kerugian tersebut. Pengemudi yang melakukan kelalaian atau kesengajaan yang mengakibatkan konsumen mengalami kerugian harus bertanggung jawab secara personal.

Tanggung jawab pengemudi juga didasarkan pada Pasal 1366 KUH Perdata yang menyatakan bahwa setiap orang bertanggung jawab, tidak hanya untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaiannya atau kurang hati-hatinya. Dalam hal ini, pengemudi memiliki kewajiban kehati-hatian yang tinggi untuk menjaga keselamatan penumpang.

Selain itu, berdasarkan prinsip tanggung jawab dalam hukum pengangkutan, pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan penumpang sejak penumpang naik kendaraan hingga turun di tempat tujuan. Tanggung jawab ini bersifat *presumption of liability*, artinya pengangkut dianggap bertanggung jawab kecuali dapat membuktikan bahwa kerugian terjadi karena *force majeure* atau kesalahan penumpang sendiri. Prinsip ini menempatkan beban pembuktian pada pihak pengangkut, bukan pada konsumen yang dirugikan.

b. Tanggung Jawab Perusahaan Aplikasi

Posisi dan tanggung jawab perusahaan aplikasi dalam hukum merupakan persoalan yang kompleks dan masih diperdebatkan. Perusahaan aplikasi umumnya mengklaim bahwa mereka hanya

penyedia platform teknologi yang memfasilitasi pertemuan antara pengemudi dan konsumen, sehingga tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dalam pelaksanaan jasa.²⁷

Namun hal ini patut dikaji secara kritis berdasarkan pertimbangan hukum. Pertama, berdasarkan Pasal 19 UUPK, pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Perusahaan aplikasi sebagai pelaku usaha yang menyediakan layanan transportasi digital dapat dikategorikan sebagai pihak yang memperdagangkan jasa, sehingga memiliki tanggung jawab terhadap konsumen.

Kedua, perusahaan aplikasi memiliki kendali yang sangat besar terhadap operasional layanan, termasuk penetapan tarif, standar pelayanan, sistem rating, dan mekanisme sanksi. Tingkat kendali yang demikian besar menunjukkan bahwa perusahaan aplikasi bukan sekadar perantara pasif, melainkan pihak yang aktif mengatur dan mengendalikan hubungan antara pengemudi dan konsumen.

Ketiga, perusahaan aplikasi mendapatkan keuntungan ekonomi langsung dari setiap transaksi yang terjadi melalui platform mereka

²⁷ R. A. Martinouva, D. H. Sukardi, and S. N. Hadi, "Perlindungan Konsumen terhadap Pelaksanaan Perjanjian Layanan Pemesanan Makanan Melalui Ojek Online di Bandar Lampung," *Jurnal Supremasi*, pp. 70–78, Feb. 2021, doi: 10.35457/supremasi.v11i1.1241.

dalam bentuk komisi atau biaya layanan. Berdasarkan prinsip keuntungan dan risiko berjalan bersama, pihak yang memperoleh keuntungan ekonomi juga harus menanggung risiko yang timbul.

Keempat, berdasarkan Pasal 15 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, penyelenggara sistem elektronik berkewajiban menyelenggarakan sistem transaksi elektronik secara andal dan aman serta bertanggung jawab terhadap beroperasinya sistem elektronik sebagaimana mestinya. Perusahaan aplikasi sebagai penyelenggara sistem elektronik memiliki tanggung jawab untuk memastikan sistem mereka beroperasi dengan baik dan tidak menimbulkan kerugian bagi pengguna.

Menurut penulis, meskipun perusahaan aplikasi tidak secara langsung melakukan pengangkutan, mereka memiliki tanggung jawab tidak langsung (*vicarious liability*) atau tanggung jawab berdasarkan kelalaian sistem apabila kerugian terjadi karena sistem yang tidak memadai, verifikasi pengemudi yang tidak ketat, atau kebijakan operasional yang merugikan konsumen.

4. Mekanisme Ganti Rugi

Apabila konsumen mengalami kerugian dalam penggunaan layanan ojek online, terdapat beberapa mekanisme ganti rugi yang dapat ditempuh:

a. Ganti Rugi Langsung dari Pengemudi

Konsumen dapat menuntut ganti rugi secara langsung kepada pengemudi apabila kerugian terjadi karena kesalahan atau kelalaian pengemudi. Tuntutan ini dapat diajukan melalui mekanisme perdata dengan mengajukan gugatan ganti rugi berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata tentang perbuatan melawan hukum atau Pasal 1243 KUH Perdata tentang wanprestasi.

Namun, mekanisme ini menghadapi kendala praktis karena pengemudi umumnya memiliki kemampuan ekonomi yang terbatas, sehingga sulit untuk memberikan ganti rugi yang memadai, terutama dalam kasus kecelakaan yang menyebabkan kerugian besar.

b. Klaim Asuransi

Beberapa perusahaan aplikasi menyediakan perlindungan asuransi bagi konsumen sebagai bagian dari layanan mereka. Asuransi ini umumnya mencakup risiko kecelakaan yang menyebabkan cedera atau kematian penumpang. Konsumen yang mengalami kerugian dapat mengajukan klaim asuransi sesuai dengan prosedur yang ditetapkan.

Cakupan asuransi seringkali terbatas dan tidak mencakup seluruh bentuk kerugian yang dapat dialami konsumen. Selain itu, proses klaim asuransi terkadang rumit dan memerlukan waktu yang lama.

c. Tuntutan kepada Perusahaan Aplikasi

Konsumen juga dapat menuntut ganti rugi kepada perusahaan aplikasi berdasarkan Pasal 19 UUPK. Tuntutan ini dapat dilakukan apabila kerugian terjadi karena sistem yang tidak memadai, verifikasi pengemudi yang tidak ketat, atau kebijakan operasional yang merugikan.

Untuk memperkuat posisi konsumen, Pasal 28 UUPK memberikan pembuktian terbalik kepada pelaku usaha. Maksud dari pasal tersebut, pelaku usaha yang harus membuktikan bahwa mereka tidak bersalah atau kerugian terjadi di luar kesalahan mereka. Ketentuan ini sangat menguntungkan konsumen karena meringankan beban pembuktian.

d. Penyelesaian Sengketa Melalui Aplikasi

Kebanyakan perusahaan aplikasi menyediakan mekanisme pengaduan dan penyelesaian sengketa melalui aplikasi atau *customer service* mereka. Konsumen yang mengalami kerugian dapat melapor masalah tersebut dan perusahaan akan melakukan investigasi serta memberikan kompensasi sesuai kebijakan mereka.

Akan tetapi, mekanisme ini bersifat sukarela dan bergantung pada kebijakan internal perusahaan. Tidak ada jaminan bahwa konsumen akan mendapatkan ganti rugi yang adil dan memadai melalui mekanisme ini.

5. Hambatan dalam Perlindungan Konsumen

Meskipun terdapat landasan hukum yang kuat untuk perlindungan konsumen, masih terdapat berbagai hambatan yang menghambat efektivitas perlindungan tersebut sebagai berikut:

a. Ketidakjelasan Tanggung Jawab

Hubungan tripartit dengan posisi perusahaan aplikasi yang menimbulkan ketidakjelasan mengenai siapa yang seharusnya bertanggung jawab ketika terjadi kerugian. Konsumen sering kali bingung harus menuntut kepada siapa, pengemudi atau perusahaan aplikasi.

Ketidakjelasan ini dipersulit oleh klaim perusahaan aplikasi yang menyatakan hanya sebagai penyedia teknologi, bukan penyelenggara transportasi. Padahal perusahaan memiliki kendali penuh atas tarif, standar layanan, dan mekanisme operasional. Ketika terjadi kerugian, perusahaan cenderung mengalihkan tanggung jawab kepada pengemudi.

Di sisi lain, pengemudi yang memiliki keterbatasan ekonomi seringkali tidak mampu memberikan ganti rugi yang memadai, terutama dalam kasus kecelakaan serius. Kondisi ini menempatkan konsumen dalam posisi yang sangat lemah karena sulit untuk mendapatkan kompensasi layak dari pihak manapun.

Berdasarkan analisis normatif, perlindungan hukum bagi konsumen ojek online secara normatif telah tersedia, namun belum

sepenuhnya efektif karena belum adanya peraturan yang menegaskan mengenai pembagian tanggung jawab antara pengemudi dan perusahaan aplikasi. Oleh karena itu, diperlukan regulasi yang lebih komprehensif untuk menjamin kepastian hukum dan perlindungan konsumen secara optimal.

Dengan demikian, penulis berpendapat bahwa perlindungan hukum bagi konsumen ojek online masih memerlukan pengaturan yang lebih tegas dan komprehensif, khususnya terkait pembagian tanggung jawab hukum antara pengemudi dan perusahaan aplikasi guna menjamin kepastian hukum dan perlindungan konsumen secara optimal.

b. Kontrak Baku yang Merugikan

Klausula dalam syarat dan ketentuan penggunaan aplikasi seringkali memuat pembatasan tanggung jawab perusahaan atau klausula eksonerasi yang mengalihkan seluruh risiko kepada pengemudi atau konsumen. Meskipun Pasal 18 UUPK melarang klausula baku yang merugikan konsumen, namun kenyataannya konsumen seringkali tidak membaca atau tidak memahami klausula tersebut sebelum menyetujuinya.

Syarat dan ketentuan yang panjang dan menggunakan bahasa hukum yang sangat kompleks membuat konsumen langsung menyetujuinya tanpa membaca secara teliti. Jika tidak menyetujui, maka konsumen tidak dapat menggunakan layanan.

c. Kesulitan Pembuktian

Pembuktian dalam kasus kerugian ojek online menghadapi tantangan khusus karena sifat transaksi yang dilakukan secara elektronik. Meskipun Undang-undang ITE mengakui dokumen elektronik sebagai alat bukti yang sah, masih terdapat kendala teknis dan yuridis.

Konsumen seringkali tidak memiliki bukti yang cukup kuat tentang kerugian yang dialami. Misalnya dalam kasus kecelakaan, sulit membuktikan apakah kecelakaan terjadi karena kelalaian pengemudi atau faktor eksternal. Tidak semua perjalanan terekam dengan baik, dan sistem gps aplikasi tidak selalu akurat dalam merekam detail kejadian.

Data perjalanan dan komunikasi antara konsumen dengan pengemudi dikontrol sepenuhnya oleh perusahaan aplikasi. Konsumen tidak memiliki akses langsung terhadap data tersebut dan harus meminta kepada perusahaan, yang tidak selalu bersedia memberikannya secara lengkap. Hal ini menempatkan konsumen dalam posisi lemah dalam proses pembuktian.

Dalam kasus kehilangan barang atau tindak pidana yang dilakukan pengemudi, seringkali sulit untuk melacak identitas pengemudi yang sebenarnya karena informasi yang ditampilkan di aplikasi terbatas. Meskipun perusahaan memiliki data lengkap pengemudi, mereka tidak selalu kooperatif dalam memberikan informasi tersebut dengan alasan perlindungan data pribadi.

Meskipun Pasal 28 UUPK mengatur tentang pembuktian terbalik, namun konsumen tetap harus mampu membuktikan bahwa kerugian benar-benar terjadi dan ada hubungan kausal antara pengguna layanan dengan kerugian tersebut. Hal ini tidak mudah terutam bagi konsumen yang tidak memahami hukum.

d. Tidak Adanya Jaminan Kualitas Layanan yang Konsisten

Berbeda dengan angkutan umum konvensional yang memiliki standar operasional yang jelas dan pengawasan ketat dari pemerintah, ojek online tidak memiliki jaminan kualitas layanan yang konsisten.

Hal pertama yang menjadi permasalahan yaitu, standar keamanan kendaraan tidak dijamin. Tidak mekanisme inspeksi berkala terhadap kondisi kendaraan yang digunakan pengemudi. Konsumen tidak dapat memastikan apakah kendaraan yang akan digunakan dalam kondisi layak dan aman.

Hal yang kedua, kompetensi pengemudi tidak terverifikasi dengan baik. Meskipun perusahaan aplikasi mengklaim melakukan seleksi terhadap pengemudi. Akan tetapi verifikasi yang dilakukan sering kali tidak mendalam, tidak ada pelatihan wajib mengenai keselamatan berkendara, pelayanan konsumen, atau penanganan situasi darurat.

Tidak ada standar minimal pelayanan yang harus dipenuhi. Setiap pengemudi memiliki cara pelayanan yang berbeda-beda,

dan tidak ada jaminan bahwa konsumen akan mendapatkan pelayanan yang baik dan profesional.

Sistem rating dan review yang ada tidak selalu efektif dalam menjamin kualitas. Pengemudi dengan rating rendah tetap dapat beroperasi, dan tidak ada mekanisme sanksi yang tegas untuk pengemudi yang sering mendapat komplain dari konsumen.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Kedudukan hukum ojek online dalam perspektif hukum perjanjian di Indonesia terbentuk melalui hubungan hukum tripartit antara pengemudi, perusahaan aplikasi, dan konsumen. Ojek online merupakan pihak ketiga dalam perjanjian yang memiliki kewajiban untuk mengantar barang, makanan, dan orang sesuai dengan perjanjian yang dilakukan. Perjanjian-perjanjian tersebut sah dan mengikat secara hukum karena telah memenuhi syarat sah perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata dan diakui keabsahannya sebagai kontrak elektronik.
2. Perlindungan hukum bagi konsumen jasa ojek online apabila terjadi kerugian pada dasarnya telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2024 tentang Perubahan kedua atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. Konsumen berhak memperoleh keamanan, keselamatan, dan ganti rugi atas kerugian yang dialami akibat kelalaian pengemudi maupun kesalahan sistem aplikasi. Perlindungan hukum tersebut belum sepenuhnya memberikan kepastian hukum karena masih adanya pembatasan tanggung

jawab melalui klausula baku dan ketidakjelasan pembagian tanggung jawab antara pengemudi dan perusahaan aplikasi.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan saran sebagai berikut:

1. Pemerintah dan pembuat kebijakan perlu menyusun regulasi khusus yang komprehensif mengenai transportasi berbasis aplikasi untuk memberikan kepastian hukum bagi semua pihak. Regulasi tersebut harus secara tegas mengatur kedudukan hukum perusahaan aplikasi dalam struktur perjanjian tripartit, mempertegas pembagian tanggung jawab antara pengemudi dan perusahaan aplikasi, serta menetapkan standar minimal untuk perjanjian kemitraan yang berimbang.
2. Perlu dilakukan penyempurnaan mekanisme perlindungan konsumen melalui penetapan standar keselamatan kendaraan yang wajib dipenuhi, verifikasi kompetensi pengemudi yang lebih ketat, penyediaan asuransi yang mencakup seluruh bentuk kerugian konsumen, serta pembentukan lembaga penyelesaian sengketa khusus yang cepat dan efektif untuk menangani kasus dalam layanan ojek online. Konsumen juga perlu meningkatkan kesadaran hukum dengan memahami hak dan kewajibannya sebagai pengguna jasa, membaca dengan teliti syarat dan ketentuan penggunaan aplikasi, serta aktif memanfaatkan mekanisme pengaduan dan penyelesaian sengketa yang tersedia.

DAFTAR PUSTAKA

Al-Quran

Al-Quran Surah Yasin, <https://quran.nu.or.id/yasin>

LITERATUR

- Agustine, S. (2025). *Media Hukum Indonesia (MHI) Published by Yayasan Daarul Huda Krueng Mane Analisis Kekosongan Hukum Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi: Studi Kasus Ojek Online*. 3(3), 815–822. <https://doi.org/10.5281/zenodo.16537555>
- Astuti Budi, & Daud, M. R. (2023). 206 AL-QISTH LAW REVIEW VOL 6 NO. 2 (2023). *AL-QISTH LAW REVIEW*, VOL 6 NO. 2.
- Atikah, I. (2022). *Metode Penelitian Hukum*. <https://www.researchgate.net/publication/362889279>
- Cahyono, A., Kusuma, I. F., & Kusumo, H. H. (2024). Hubungan Hukum Kemitraan antara Driver Online dengan Penyedia Layanan. *Perspektif Hukum*, 317–331. <https://doi.org/10.30649/ph.v24i2.311>
- Daeng Naja, H. R. (2009). *PENGANTAR HUKUM BISNIS INDONESIA*. Pustaka Yustisia.
- Desrianti Aswan, A., Qahar, A., & Syah Reza, F. (n.d.). Legal Dialogica Volume 1 Issue 1 Perlindungan Hukum Terhadap Driver Ojek Online Yang Bermitra Dengan Layanan Shopee Food.
- Halilintarsyah, O. (2021). Ojek Online, Pekerja atau Mitra? *Jurnal Persaingan Usaha*, 2, 64–74. <https://doi.org/10.55869/kppu.v2i.24>
- Hebimisa, F., Rimbing, N., & Londa, J. E. (n.d.). Penegakan Hukum Perjanjian Dalam Kontrak Digital Menurut Undang Undang Nomor 11 Tahun 2008 Yang Dibaharui Oleh Undang Undang Nomor 19 Tahun 2016.
- idayanti, soesi. (2023). *Hukum Transportasi*. Tri Star Mandiri.
- Irene Puteri A. S. Sinaga, Felicia Jacinta Ivanka Anter, & Vivi Anjelika. (2025). Kedudukan Hukum Kontrak Baku Dalam Perlindungan Konsumen di Indonesia. *Al-Zayn : Jurnal Ilmu Sosial & Hukum*, 3(2), 248–259. <https://doi.org/10.61104/alz.v3i2.994>
- L Tobing, P. L., Sudijarto, T., & Hutahaeen, A. (2024). Pertanggung Jawaban Pidana Pengemudi Dan Perusahaan Angkutan Umum Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Korban Luka Dan Meninggal

Dunia. *Jurnal Hukum to-ra: Hukum Untuk Mengatur dan Menindungi Masyarakat*, Volume 10, 238–255.

M. Adriaman and K. D. Irianto, "Implementasi Asas Perjanjian Kemitraan Antara Driver Ojek Online Dengan PT. Gojek Indonesia," *Pagaruyuang Law Journal*, vol. 4, no. 2, pp. 263–272, Feb. 2021, doi: 10.31869/plj.v4i2.2560.

Maria, A. (2019). Aspek hukum transportasi berbasis aplikasi dalam perspektif hukum indonesia. *Jurnal Bina Mulia Hukum*, 3(2), 176–187. <https://doi.org/10.23920/jbmh.v3n2.14>

Martinouva, R. A., Sukardi, D. H., & Hadi, S. N. (2021). Perlindungan Konsumen terhadap Pelaksanaan Perjanjian Layanan Pemesanan Makanan Melalui Ojek Online di Bandar Lampung. *Jurnal Supremasi*, 70–78. <https://doi.org/10.35457/supremasi.v11i1.1241>

Nafi'a, Z. I., & Priyono, E. A. (2025). Perkembangan Hukum Perjanjian di Era Digital: Tinjauan atas Kontrak Elektronik. *Jurnal Ilmu Hukum, Humaniora Dan Politik*, 5(4). <https://doi.org/10.38035/jihhp.v5i4>

Nawawie A, k. (2018). Hubungan dan akibat hukum pihak-pihak dalam kesepakatan penggunaan layanan fitur go-food go-jek ditinjau dari segi perjanjian berdasarkan kitab undang-undang hukum perdata. *Varia Hukum*, 2(39), 109-132. doi:<https://doi.org/10.32502/jvh.v2i39.1090>

Nawi, S., & Risma, A. (2023). Problematika Kontrak Baku Pada Berbagai Perjanjian. *Journal of Lex Generalis (JLS)*, 4(1).

Nugroho, S. S., & Haq, H. S. (2019). *Hukum Pengangkutan Indonesia* (1 ed.). Pustaka Itizam.

Nurmala, L. D., & Hanapi, Y. (2023). Kajian Perlindungan Hukum terhadap Anak yang Berkonflik dengan Hukum dalam Sistem Peradilan Pidana Anak. *Jurnal Ilmiah Hukum dan Hak Asasi Manusia*, 3(1), 1–7. <https://doi.org/10.35912/jihham.v3i1.1801>

Panggabean, R. M. (2010). Keabsahan Perjanjian dengan Klausul Baku. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 17(4), 651-667.

Perdana, G. A., & Satory, A. (2025). Analisis Yuridis Kedudukan Pengemudi Ojek dan Kurir Online: Antara Mitra atau Pekerja Harian Lepas. *Jurnal Pendidikan Indonesia*, 6(5), 2661–2679. <https://doi.org/10.59141/japendi.v6i5.7843>

Pertiwi, A., Nurwati, & Jopie Gilalo, J. (2025). Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Tindakan Wanprestasi Yang Dilakukan Oleh

Pengendara Go-Jek Dalam Transaksi Menggunakan Sistem Go-Pay. *Karimah Tauhid*, 4, 5602–5621. <https://www.go-jek.com/terms-and->

Projodikoro, R. W. (2000). *azas-azas hukum perjanjian*. Mandar Maju.

Putri, H. S., & Diamantina, A. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Pengemudi Ojek *Online* Untuk Kepentingan Masyarakat. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1, 392–403.

Salim, H. S. (2014). *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*. Sinar Grafika.

Salim, H. S. (2018). *Hukum kontrak: Teori dan teknik penyusunan kontrak*. Sinar Grafika.

Santoso, B., Puru Hitaningtyas, R. D., & Pudoyo Nugroho, S. S. (2023). Karakteristik Hubungan Hukum Antara Pengemudi Ojek *Online* Dan Perusahaan Aplikasi. *Jurnal Masalah-Masalah Hukum*, 52(2), 174–186. <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mmh/>

Shafiq Aryaputri, A., Wildan Mufti, M., Rebecca Kezia Siregar, T., & Muhammad Irfan Maulana, dan. (2023). Urgensi Pembentukan Undang-Undang Kemitraan Untuk Pengemudi Ojek *Online*. *Jurnal hukum Statuta*, 2(3). <https://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-pa>

Subekti, R. (2002). *Hukum perjanjian*. Intermasa.

Subekti, R. (2014). *Aneka Perjanjian*. Citra Aditya Bakti.

Sujudi, M., & Oddang, Y. (t.t.). *Implementasi Hukum Pengangkutan Dalam Pelaksanaan Ojek Online Di Indonesia*. <https://historia.id/urban/articles/mengorek->

Syahrani, Riduan. (2004). *Seluk-beluk dan asas-asas hukum perdata*. Alumni.

Syarah Syam Amir, “ASAS KEBEBASAN BERKONTRAK SEBAGAI PELUANG MELEMAHNYA PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PEKERJA GIG ECONOMY,” *Judge : Jurnal Hukum*, vol. 6, no. 07, pp. 2223–2233, Feb. 2026, doi: 10.54209/judge.v6i07.2154.

Transon Simorangkir, J. C. (2024). Kajian Yuridis Kedudukan Pengemudi Ojek *Online* dalam Sistem Hukum Ketenagakerjaan di Indonesia. *VISA: Journal of Visions and Ideas*, 4(3), 2709–2716. <https://doi.org/47467>

Widiyatmoko, F. (2018). Dinamika Kebijakan Transportasi *Online*. *Journal of Urban Sociology*, 1(2), 55–68.

Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Jasa Angkutan Umum Jalan